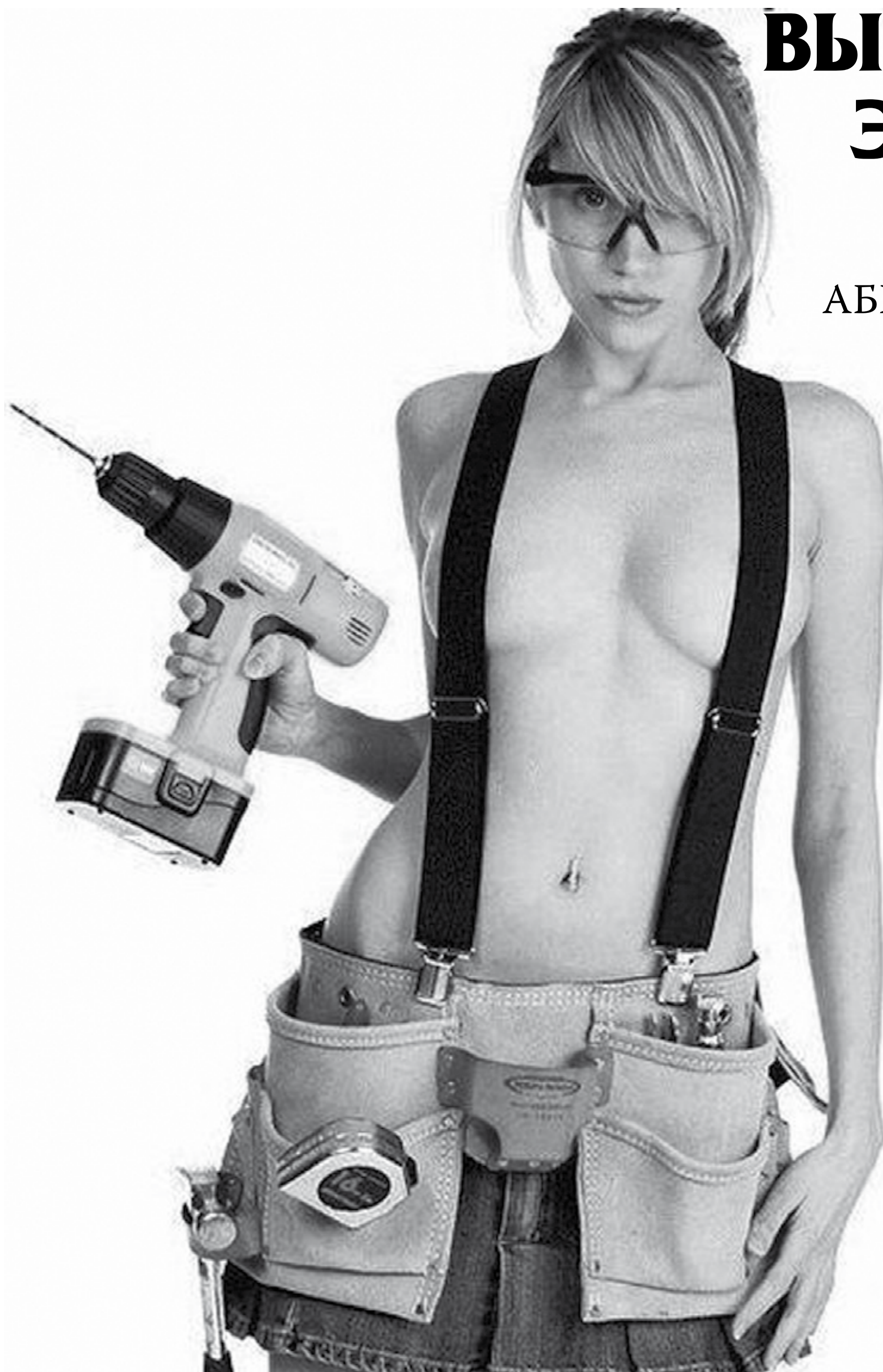
ПРЫ ПАДТРЫМЦЫ ПАГА «РУХ «ЗА СВАБОДУ»

EUROКЛУБ

ДАДАТАК ДА ІНФАРМАЦЫЙНА-АНАЛІТЫЧНАГА БЮЛЕТЭНЯ «ДЗЕДЗІЧ»

№01 (04) • СТУДЗЕНЬ 2012



ВЫМУШАНАЯ ЭМІГРАЦЫЯ

ЗАМЕСТ ПРАТЭСТАЎ НЕЗАДАВОЛЕНЫЯ АБІРАЮЦЬ ЭМІГРАЦЫЮ

Ці выходзілі б беларусы на вуліцы, калі б не ехалі працаваць у Расію?

Магілёўскія будаўнікі падпісаліся за звольненага лідара незалежнага прафсаюзнага руху Аляксея Паўлоўскага. Брыгада муляраў з пятнаццаці чалавек склала калектыўную заяву на імя дырэктара акцыянернага таварыства «Прамжылбуд» Леаніда Балдэнкі з патрабаваннем працягнуць з Паўлоўскім кантракт.

Калі гэтага не адбудзецца, заяўнікі пагражаюць па сканчэнні сваіх кантрактаў звольніцца на знак салідарнасці з Паўлоўскім, які пацярпеў, баронячы правы працоўных. Калі ж кіраўніцтва наважыцца звольніць усіх падпісантаў, тыя паедуць працаваць у Маскву.

Ужо не для каго не сакрэт, што беларусы масава едуць працаваць у Расею. У многіх знойдуцца знаёмыя, якія працуюць у Маскве. Пасля дэвальвацыі рубля заробкі па аднолькавых спецыяльнасцях тут і там адрозніваюцца ў 3-4 разы. Сваім ад'ездам у доўгатэрміновай перспектыве яны збіваюць пратэстныя настроі ў грамадстве, мяркуе палітолаг Юрый Чавусаў:

– Беларуская палітычная сістэма прадугледжвае вельмі мала магчымасцяў для пратэстаў. За гэта вельмі вялікія санкцыі. Але пакідае шырокую прастору, каб людзі пакінулі гэтую палітычную сістэму. Можна параўнаць з Кубай, дзе на пачатку былі ўсе ўмовы, каб незадаволеныя сплылі. Так і ў Беларусі застаюцца тыя, каго сітуацыя, калі не задавальняе, то яны могуць прыстасавацца.

На яго думку, Беларусь чакае лёс Малдовы з вялікімі заводамі, дзе фінансавыя паступленні будуць залежыць ад таго, як працуюць грамадзяне за мяжой.

– Пакуль будзе магчымасць сысці з краіны, то самыя актыўныя, здольныя на пратэст будуць з'язджаць, бо пратэставаць сабе даражэй, улічваючы памер сілавых структур, — гаворыць у інтэрв'ю Еўрарадыё колішні міністр працы Аляксандр Сасноў. — А калі б людзі не з'язджалі, то што ім тут рабіць? Паміралі б з голаду, папаўнялі турмы, былі б збітыя, з паламаным лёсам, рукамі і нагамі. Я не думаю, што для іх гэта было б добра, хай лепей з'язджаюць.

На думку палітолага Юрыя Шаўцова, працаваць у Расею едуць збольшага будаўнікі з памежных рэгіёнаў, якія не схільныя да пратэстаў.

Таму на палітычную сітуацыю такая працоўная міграцыя не ўплывае.

– Групы насельніцтва, схільныя да пратэстаў, – гэта вельмі рэдка працоўная класа. У асноўным гэта інтэлігенцыя, якая пратэстуе супраць антыінтэлектуальнай, на яе погляд, палітыкі ўлады і яна жыве сваім жыццём. Крытычныя настроі ў краіне ў мінулым годзе вельмі пашырыліся, але ў пратэстныя яны не пераходзяць.

Паводле: рух.by

У НУМАРЫ:

ЕЎРОПА БЕЗ КОРАК І ВУГЛЯКІСЛАГА ГАЗУ

Дыплом прэстыжнага замежнага ВНУ заўсёды забяспечвае канкурэнтную перавагу пры працаўладкаванні. Зрэшты, вызначыць, у якой з еўрапейскіх краін самая лепшая адукацыя па ўсіх параметрах, практычна немагчыма... Але ж некалькі слоў дадаць можна.



У сучасным свеце цалкам пазбавіцца ад затораў на дарогах амаль немагчыма. Але еўрапейцы значна скарацілі іх кіламетраж. Яны проста павысілі папулярнасць грамадскага транспарту. А якія метады барацьбы з прыватным транспартам і праблемамі транспартнага забеспячэння ў гарадах Еўропы?

ТРАНСПАРТНЫЯ ПРАБЛЕМЫ

У параўнанні з намі, праезд у грамадскім транспарце ў Еўропе каштуе даражэй. Але за гэта спажывец атрымлівае зручныя аўтобусы, трамваі і ровары. Грамадскі транспарт едзе па вылучанай паласе, якую машыны займаць не маюць права. Карціну дапаўняе дакладны расклад руху.

Лічыцца, што лепш за ўсё сітуацыя з грамадскім транспартам у Мюнхене, а Лондан і Парыж істотна не дацягваюць да нямецкага ўзроўню. Агенцтва EuroTest ацэньвала еўрапейскі грамадскі транспарт па некалькіх крытэрыях, уключаючы кошт праезду, шпаркасць злучэнняў, інфарматыўнасць аўтобусных прыпынкаў.

У Мюнхене самае хуткае злучэнне, шмат карыснай інфармацыі на прыпынках і ў самім транспарце, добрыя інтэрнэт-сайты транспартных кампаній, на якіх можна знайсці расклад і апісанне маршрутаў. Добры ўзровень транспартнай арганізацыі ў Хельсінкі, Вене, Празе, Гамбургу, Капенгагене, Франкфурце, Барселоне, Лейпцыгу, Рыме. Але ў кожнага з гэтых гарадоў ёсць слабыя месцы.

Напрыклад, у Рыме паездка на грамадскім транспарце каштуе даволі танна, але аб маршрутах і раскладах недастаткова інфармацыі, у той час як у Франкфурце ездзіць на аўтобусе дорага.

«Тройку» за транспарт паставілі Парыжу, Брусэлю, Амстэрдаму, Варшаве, Осла, Лісабону, Мадрыду, Лондану і Будапету. А ў «двоечніках» апынуліся ў асноўным гарады Славеніі.

Аказалася, што толькі трацiна прыпынкаў у большасці еўрапейскіх гарадоў мае паказальнікі для сляпых пасажыраў, і толькі пятая частка прыстасаваная для пагрузкі ў транспарт інвалідных калясак. Еўрапейцам таксама ёсць да чаго імкнуцца.

ЭКАНОМІЯ – ЗАЛОГ ЗДАРОВАГА ГАРАДСКОГА АСЯРОДДЗЯ

Значна лепш у Еўропе справы ідуць з аховай навакольнага асяроддзя. Тым не менш, еўрапейскія эколагі ўжо даўно б'юць трывогу, паведамляючы нам пра тое, што 84% выхлапных газаў Еўропа атрымлівае па віне сваіх асабістых аўтамабіляў. Жыхары Старога свету ўжо даўно пераселі на ровары і аўтобусы, але да гэтага іх падштурхнула не толькі любоў да экалогіі. Кошты на бензін у Еўропе высокімі былі заўсёды, а з 2003 года еўрапейскія гарады сталі абмяжоўваць ўезд у цэнтр. Лондан першым прапанаваў мадэль аплаты праезду ў цэнтр горада, адбылося гэта ў лютым 2003 года. Плата за мабільнасць склала 10,70 еўра.

Мілан стаў першым італьянскім горадам, які патрабуюць 10 еўра за ўезд у цэнтр – са студзеня 2008 года. Са жніўня 2008 у Берліне былі вызначаны экалагічныя зоны, дзе перасоўвацца дазволена толькі на роварах або пешшу. Акрамя таго, у шматлікіх гарадах Еўропы трэба выкупляць паркавачнае месца загадзя, напрыклад, на год наперад. Аўтамабілі там каштуюць нядорага, а вось месцы для паркоўкі улятаюць у капеечку. У Лондане паркавачнае месца каштуе парадку 30 000 фунтаў сцерлінгаў у год. Мала хто можа дазволіць сабе такую раскошу!

КРУЦІ ПЕДАЛІ – ЗМАГАЙСЯ З КОРКАМІ І CO2

У Брусэлі з коркамі вырашылі расправіцца пасвойму. Гараджанам прапанавалі браць машыну напракат.

Праект Cambio заключаецца ў тым, што ў адным з 70 гарадскіх пунктаў можна ўзяць машыну на пракат на 1 гадзіну, даехаць да патрэбнага пункта і вярнуць яе на такую ж стаянку. Эксперты падлічылі, што гэта эканоміць грошы і, як ні дзіўна, скарачае час на дарогу. Напэўна, той факт, што машына не ўласнасць кіроўцы, заклікае карыстальнікаў паслугі скарачаць час, праведзены за рулём.

Акрамя таго, Брусэль таксама, як і Парыж, Мілан, Лондан і Амстэрдам у масавым парадку перасеў на ровары. Дзякуючы праграме Villo у кожным з гэтых гарадоў з'явілася больш за 200 паркавачных стаянак для ровараў. І з кожным годам усё больш і больш людзей аддаюць перавагу гэтаму віду транспарту. Нават еўрачыноўнікі, не саромеючыся змакрэць і памяць пінжакі і штаны, ездзяць на роварах.

Мэр Лондана, Барыс Джонсан, любіць ровары і лічыць іх добрай альтэрнатывай для аўтамабіляў у горадзе. Сам ён лёгка перасоўваецца па Лондане з дапамогай ровара. Вельмі хоча ўвесці забарону на аўтамабілі у Лондане і ўвесці толькі грамадскі транспарт і ровары.

У паўднёвых рэгіёнах Швецыі ў грамадскім транспарце вісяць інструкцыі, які маршрут варта выбраць, каб звесці да мінімуму выкіды вуглякіслага газу ў атмасферу. У Вялікабрытаніі прынята пастанова, якая рэгулюе выкіды CO2. Яшчэ з 1960 года ў Еўропе ўлічваецца індэкс забруджвання, які, паводле статыстыкі, год ад года зніжаецца. І ў 2011 годзе аказаўся самым нізкім за ўсю гісторыю свайго існавання. Гэта сведчыць пра тое, што разнастайныя рэформы грамадскага транспарту прыносяць свой плён.



Мэр Лондана Барыс Джонсан

Прынцыпова іншая сітуацыя складваецца ў краінах, якія нядаўна далучыліся да Еўрапейскага Звязу. У Вільні, дзе ў савецкі час прыватны аўтамабіль быў раскошай, і большасць людзей карысталіся аўтобусамі, назіраецца аўтамабільны бум. Колькасць машын ужо даўно пераўзыходзіць колькасць аўтобусаў, і мясцовыя ўлады не ведаюць, што рабіць з коркамі і шкоднымі выкідамі. Але, нягледзячы на праблемы, ва Ўсходняй Еўропе ёсць выключэнні з правілаў. У Будапешце дабудоўваецца чацвёртая лінія метро, а Сафія штогод укладае грошы ў пашырэнне сеткі метрапалітэна. Павольна, але ўпэўнена жыхары Еўропы рухаюцца да «зялёнай мары» – хуткаму перамяшчэнню і чыстаму паветру. Для ўсіх!

Паводле dzedzich.org



Канцэпт аўтобуса ад кампаніі «Shenzhen Hashi Future Parking Equipment Co» абяцае на 20-30% паменшыць транспартныя коркі. Усе транспартныя сродкі, вышыня якіх не перавышае 2 м, змогуць ездзіць літаральна пад нагамі пасажыраў такога 4-4,5-метровага аўтобуса. Мегабусы стануць «харчавацца» электрычнасцю і сонечнай энергіяй, перавозіць да 1200-1400 пасажыраў і развіваць хуткасць да 60 км/г - і пры гэтым ніколькі не перашкаджаць руху. Будаўніцтва аўтобуса-гіганта, а таксама 40-кіламетровай дарогі для яго абыдзецца Кітаю ў $ 70 млн. Першы ўзор супераўтобуса плануецца ў бліжэйшай будучыні выпусціць для «палявых даследаванняў» ў Пекіне.

СТУДЭНЦКАЯ ДЭМАКРАТЫЯ

ПА-ЕЎРАПЕЙСКУ

У еўрапейскім універсітэце ў кожнага студэнта ёсць магчымасць уплываць на адукацыйны працэс. Як у ВНУ ЕЗ прымяняюцца прынцыпы ўсеагульнай роўнасці і самакіравання студэнтаў?

Пачнем з таго, што кіраўніцтву любога еўрапейскага ўніверсітэта вельмі важна звесці да мінімуму негатыўныя ўражанні студэнтаў аб навучанні і пакінуць як мага больш уражанняў добрых. Таму кожнаму студэнту прадастаўлена магчымасць выказаць сваё меркаванне і быць пачутым.

Калі навучэнцам не падабаецца нейкая з тэмаў ці здалося, што матэрыял зусім састарэў, калі ў ВНУ дзейнічае няэручны расклад заняткаў ці існуе занадта вялікая акадэмічная нагрузка, калі педагог здаецца некампетэнтным – не варта адкладаць гэтае пытанне!

ВАША МЕРКАВАННЕ ВАЖНА ДЛЯ НАС

Многім студэнтам у ЕЗ знаёма пасада атэстуючага (course evaluator). Студэнт, які пагадзіўся быць атэстуючым, збірае ацэнкі і ўражанні сакурснікаў аб пройдзеным прадмеце і абмяркоўвае іх з выкладчыкамі курсу. Па выніках такіх гутарак да наступнага года курс навучання паляпшаецца.

У канцы навучальнага года куратар праграмы збірае разам ўсіх атэстуючых і апытвае іх пра агульныя уражанні ад навучання. Тут ужо важна меркаванне навучэнцаў не толькі пра навучальны працэс, але і пра іншыя бакі універсітэцкага жыцця: пра чысціню і ўладкаванне памяшканняў, пра якасць паслуг, забеспячэнне бібліятэкі і іншыя аспекты. На аснове гэтых дадзеных карэктуюцца зместы курсаў, можа памяняцца склад педагогаў і іншае. Акрамя таго, меркаванне студэнтаў абавязкова патрабуецца пры пераатэстацыі ВНУ і асобных яго спецыяльнасцяў. У працэсе абмеркавання прадстаўнікі атэстацыйнай камісіі пытаюць навучэнцаў аб планах і магчымасцях далейшага працаўладкавання, асабістых планах на будучыню і іх рэалізацыі.

ШТО З ГЭТАГА АТРЫМЛІВАЕЦЦА

Пасля таго, як навучальны курс скончаны, але адзнакі яшчэ не прастаўленыя, студэнтам прапануецца запоўніць невялікі ананімны апытальны ліст і ацаніць, наколькі яны засталіся задаволеныя. У такіх апытаннях ўлічваецца наведвальнасць, агульная акадэмічная нагрузка ў гадзінах, задаволенасць вучэбным матэрыялам і метадамі навучання. Каментары, якія пакідаюць студэнты, вельмі важныя для паляпшэння курсу. Па выніках апытання цэлага патоку выкладчыкі сустракаюцца з прадстаўнікамі студэнтаў.

- Пытанні абмяркоўваюцца самыя розныя! – Кажа студэнтка **Антонія** з Балгарыі. – *Аднойчы ў нас на занятках склалася неадназначная сітуацыя. Студэнты павінны былі рабіць невялікія прэзентацыі, быў ліміт часу – дваццаць хвілін. Некаторыя групы не ўкладваліся ў адведзены час і зацягвалі даклады, вядома, гэта шмат каго раздражняла. І калі чарговая група перавысіла ліміт часу, у аўдыторыі раздаўся званок нечага мабільніка. Аказалася, што гэта сам прафесар усталяваў таймер. Гэты гук чуўся прыкладна хвіліну, і ніхто не мог зразумець, у чым справа. Калі студэнт, які выступаў ля дошкі, папрасіў выключыць тэлефон, прафесар паведаміў, што іх час выйшаў, і папрасіў вызваліць месца для наступнай групы. Хлопцы адчулі сябе абражанымі і мы, аднакурснікі, у далейшым назіралі дыскусію на фэйсбуку, якая праходзіла ў грубых выразах. Многія студэнты былі на баку прафесара. Мы, атэстуючыя, выказалі сваё меркаванне аб дадзенай сітуацыі і сумесна з выкладчыкамі курсу знайшлі рашэнне.*

Себастыан з Даніі упэўнены, што такія сустрэчы атэстуючых і выкладчыкаў вельмі важныя.

- Гэта ж погляд з боку! У студэнтаў ёсць магчымасць параўноўваць педагогаў паміж сабой і параўноўваць якасць выкладаемага матэрыялу па розных прадметах. Аднойчы я быў атэстуючым па прадмеце, структура якога амаль у дакладнасці паўтарала папярэдні курс. Выкладчыкі гэтых прадметаў нават не здагадваліся пра тое, што іх праца так падобная! Пасля нашых сустрэч яны змянілі матэрыял, і наступным студэнтам ужо не прыйшлося праходзіць двойчы адно і тое ж. Яшчэ была сітуацыя, калі студэнты па выніках курсу папрасілі памяняць лектара: аспірант спраўляўся з гэтай задачай значна горш, чым прафесар. Аднойчы ў нас быў эксперыментальны пісьмовы экзамен у выглядзе тэставання: за кожны правільны адказ налічаўся бал, а за кожны няправільны адказ адзін бал здымаўся. Многія навучэнцы ў той год былі вымушаныя пайсці на пераздачу, і калі б не скаргі, гэты від іспыту даставіў бы шмат клопатаў будучым студэнтам.

Стэфанія з Румыніі на правах атэстуючага ў розны час мела зносіны з педагогамі, з куратарамі праграмы і нават з прадстаўнікамі Міністэрства адукацыі Швецыі, калі яе універсітэт праходзіў пераатэстацыю.

- Мне вельмі падабаецца падобная практыка і тое, што меркаванні студэнтаў сапраўды ўлічваюцца. Напрыклад, пры зносінах з куратарам у канцы навучальнага года мы параўналі розных прафесараў, у якіх за гэты час паспелі павучыцца, і ацанілі пройдзеныя прадметы. Сумесна з намі было прынята рашэнне прыбраць з праграмы навучання адзін з курсаў і заахвоціць педагогаў, стыль выкладання якіх здаўся студэнтам найбольш цікавым! Пры пераатэстацыі маей вучэбнай праграмы ў нас пыталіся пра кар'ерныя магчымасці. Студэнты адказалі, што шанцы на працаўладкаванне былі б вышэй, калі б у вучэбнай праграме была прадугледжана магчымасць праходжання практыкі на прадпрыемстве. І яе потым увялі!

Дэмакратыя, ці ўлада народа, сапраўды развіта ў еўрапейскіх універсітэтах. Калі такое будзе ў Беларусі? Ніхто не ведае…

Паводле: euro-pulse.ru

LOW COST – КОЖНЫ МОЖА ЛЁТАЦЬ!

Жадаеце лётаць танна і без клопатаў? З Low Cost гэта не праблема! Квіткі па самых нізкіх коштах ужо чакаюць вас!

Бюджетныя авіякампаніі (іх таксама называюць авіякампаніі-дыскаўнтэры або авіякампаніі Low-Cost) зрабілі рэвалюцыю ў індустрыі падарожжаў.

Пабудаваўшы цалкам новую мадэль бізнесу, у аснове якой ляжыць высокая прадукцыйнасць працы і нізкія выдаткі, авіякампаніі-дыскаўнтэры далі насельніцтву магчымасць лётаць па вельмі нізкіх коштах, неверагодна нізкіх для традыцыйных перавозчыкаў.

У многіх краінах свету на ўсіх кантынентах мільёны людзей, якія нават не думалі раней аб падарожжах, сталі лётаць, наведваць родных, глядзець іншыя гарады і краіны.

Сёння бюджэтныя авіякампаніі ўжо ёсць у Расеі і ва Украіне. На сайце www.flylowcost.ru вы атрымаеце пра іх поўную інфармацыю, каб загадзя ведаць, куды і з кім можна паляцець танней. Каму варта давяраць, а каго баяцца.

Low Cost авіякампаніі асабліва папулярныя ў Еўропе, Паўднёва-Усходняй Азіі і ЗША. Ляціце ў гэтыя краіны, эканомце на дарожных выдатках, узброіўшыся інфармацыяй з сайта www.flylowcost.ru.

ЧАМУ Ў БЮДЖЭТНЫХ АВІЯКАМПАНІЙ ТАННЫЯ КВІТКІ?

Бюджэтныя авіякампаніі вядуць бізнэс больш эфектыўна, чым традыцыйныя перавозчыкі. Low Cost авіякампаніі усяго свету атрымліваюць больш налёту на кожны самалёт, больш даходу на кожнага работніка і менш выдаткаў на кожнае пасажырскае крэсла.

Гэта дасягаецца за кошт выкарыстання сучаснага і маладога авіяпарку (новыя самалёты спажываюць менш паліва і радзей ламаюцца), выключэння расходаў на неабавязковыя элементы раскошы (большасць з нас могуць абысціся без бізнес-залаў у аэрапортах, харчавання на борце, міль за частыя палёты і да т. п.), выкарыстання меншай колькасці персаналу (яркі прыклад – экіпажы амерыканскай Low Cost авіякампаніі Southwest самі грузяць багаж і прыбіраюць салон самалёта, скарачаючы тым самым выдаткі на персанал), продажу авіябілетаў праз інтэрнэт (выдаткі традыцыйнай авіякампаніі на камісійнае ўзнагароджанне або ўтрыманне гарадскіх авіякас складаюць каля 10% кошту білета).

Low Cost авіякампаніі ўжываюць вельмі простыя і зразумелыя тарыфы без якіх-небудзь абмежаванняў. Вам не патрэбныя адмыслова навучаныя касіры, каб разабрацца ў іх. Аднак сістэмы кіравання продажамі бюджэтных авіякампаній заўсёды выконваюць адно правіла: чым вышэй напаўняльнасць самалёта, тым даражэй кошт авіябілета. Таму, калі Вы хочаце лётаць зусім танна – купляйце білет загадзя, чым раней, тым танней.

І яшчэ адна асаблівасць характэрна амаль для ўсіх авіякампаній дыскаунтэраў. Як перавозчыкі новага тыпу, Low Cost авіякампаніі ставяць на першае месца інтарэсы кліента. Хутчэй за ўсё, сцюардэсы на борце сустрэнуць Вас радаснай усмешкай, камандзір самалёта павітае Вас у палёце, а хамства і абыякавасць не будзе абавязковым элементам сэрвісу.

Жадаем прыемнага палёту з бюджэтнай авіякампаніяй Low Cost!

Паводле flylowcost.ru



ПАРАЎНАЕМ?

Беларускі пакет дакументаў на далучэнне да Балонскага працэсу разгледзела працоўная група Балонскага камітэта. У красавіку нас чакае адказ на пытанне «Ці быць на Беларусі Балонскаму працэсу?»

Вынікі працы групы будуць прэзентаваныя на саміце міністраў адукацыі 47 краін – удзельніц Балонскага камітэту ў красавіку 2012г., калі і будзе вынесенае канчатковае рашэнне – быць Беларусі ўдзельніцай Балонскага працэсу ці не.

Каб яшчэ раз памедытыраваць над пытаннем, што такое Балонскі працэс і навошта ён нам патрэбен, прапануем вашай увазе падрабязную інфаграфіку:

Як можна заўважыць, універсітэты краін-удзельніц Балонскага працэсу маюць больш значную аўтаномнасць і самостойнасць у параўнанні з нашымі ўніверсітэтамі. Напрыклад, рэктара у еўрапейскіх ВНУ выбіраюць. Гэта ён служыць студэнтам і ўніверсітэту, а не наадварот, як у нас. А яшчэ ёсць студэнцкае самакіраванне, якое беларускім студэнтам нават не мроілася (праўда, варта сказаць, што нашыя студэнты яшчэ не гатовыя займацца такой адказнай справай. Бо самакіраванне – гэта вырашэнне навуковых, эканамічных і іншых праблем навучальнай установы, а не толькі арганізацыя дасуга і нейкіх мала зразумелых мерапрыемстваў).

І наконт якасці адукацыі – ў замежжы яна бясспрэчна вышэй. Чаго варта толькі тое, што праграма не дасылаецца зверху, а распрацоўваецца самімі выкладчыкамі і кіраўніцтвам універсітэту. І за палітычныя погляды табе таксама нічога не будзе – там нават не выкладаецца дзяржаўная ідэалогія, як адзіна правільная. А яшчэ студэнты прывучаныя працаваць самастойна, маюць дастатковую колькасць падручнікаў і не прымушаны губляць час на пісаніну.

Уладзімір ДУНАЕЎ, адзін з аўтараў альтэрнатыўнага дакладу пра стан беларускай вышэйшай адукацыі:

– У 2002г., калі была зробленая першая спроба ўключыць Беларусь у Балонскі працэс, распрацоўвалася адпаведная прававая база. Тады ўпершыню зафіксавалі мадэль "бакалаўр–магістр", распрацавалі некалькі спецыяльных законаў і нават прынялі ў першым чытанні Закон аб вышэйшай адукацыі, дзе фіксаваліся фундаментальныя прынцыпы ўніверсітэцкай аўтаноміі ды акадэмічныя свабоды.

Аднак у 2004г. пачаўся працэс самаізаляцыі беларускай адукацыі. Гэта было адказам на рост апазіцыйнасці студэнцтва, прычынай якога абвясцілі заходні ўплыў. Ход Закона аб вышэйшай адукацыі быў спынены, і зачынілі шэраг навучальных установаў, сярод якіх, да прыкладу, Еўрапейскі гуманітарны ўніверсітэт. Было абвешчанае вяртанне да савецкай мадэлі адукацыі.

У 2007г. Закон аб вышэйшай адукацыі быў прыняты, аднак артыкулаў пра акадэмічныя свабоды і ўніверсітэцкую аўтаномію там ужо не было.

Кодэкс аб адукацыі, які ўступіў у сілу ў 2011г., толькі працягвае гэтую лінію: універсітэцкая супольнасць, згодна з ім, не мае ніякіх інструментаў для ўплыву на кіраўніцтва ВНУ: рэктары, якія ёсць наўпроставай уладай ва ўніверсітэтах, не абіраюцца саветамі ВНУ або апякунскімі саветамі ды нават не падсправаздачныя акадэмічнай супольнасці.

Фактычна, адсутнасць аўтаноміі ўніверсітэтаў азначае, што кіраўніцтва ўніверсітэту не можа абараняць інтарэсы студэнтаў і выкладчыкаў, а здольная толькі выконваць даручэнні, накіраваныя зверху. Гэта вядзе да таго, што ВНУ ў Беларусі выкарыстоўваюцца як інструменты палітычных рэпрэсій.

БАЛОНСКАЯ СІСТЭМА	VS.	БЕЛАРУСКАЯ ВЫШЭЙШАЯ АДУКАЦЫЯ
	Аўтаномія ВНУ	
Адукацыйную палітыку вызначае дзяржава		Адукацыйную палітыку ў Беларусі вызначае прэзідэнт
Рэктараў выбіраюць		Рэктараў прызначаюць прэзідэнт і Міністэрства адукацыі
Справаздачнасць рэктарата перад акадэмічнай супольнасцю		Справаздачнасць рэктарата перад непасрэдным кіраўніцтвам – Міністэрствам адукацыі ды прэзідэнтам
Адбываюцца міжнародныя экспертызы якасці вышэйшай адукацыі		У Беларусі ВНУ ацэньваюцца паводле нормаў і стандартаў Міністэрства адукацыі
Апякунскія саветы ВНУ прымаюць рашэнні наконт стратэгіі ды місіі ўніверсітэтаў		Апякунскія саветы ВНУ ў Беларусі маюць толькі кансультатыўную сілу
Студэнцкае самакіраванне		Нацыянальны рэспубліканскі саюз студэнтаў уваходзіць у склад БРСМ і не мае кіроўных паўнамоцтваў
	Мабільнасць студэнтаў	
Мэта – кожны студэнт хаця б год за час свайго навучання мае правесці ў іншай краіне		Паводле афіцыйных звестак, 2000 студэнтаў на год з'язджаюць на навучанне ў іншую краіну
Універсітэты не цiснуць на палітычныя погляды студэнтаў	VOTE	У беларускіх універах выкладаецца дзяржаўная ідэалогія, а таксама працуюць БРСМ і «Белая Русь»
Акадэмічныя свабоды: свабода думкі, меркавання, выказванняў, асацыяцый, перамяшчэння і выкладання		Акадэмічныя свабоды нідзе не зафіксаваныя
Большасць абменаў фінансуецца за кошт дзяржавы або міждзяржаўных фондаў		Нядаўна была абвешчана першая дзяржаўная праграма замежных стажыровак для беларускіх студэнтаў – яна разлічана на 50 чалавек
Пры стварэнні навучальных праграм выкладчыкі кіруюцца сваім досведам і поглядамі		Праграмы навучання «спускае» Міністэрства адукацыі
Трохступенная архітэктура адукацыі: бакалаўр – магістр – доктар		Фармальна ў Беларусі існуе трохступенная архітэктура, аднак яна змястоўна не супадае з Балонскай
Навуковыя ступені прысуджае акадэмічная супольнасць		Навуковыя ступені прысуджае падначаленая прэзідэнту ўстанова – ВАК
Вялікая доля працы студэнтаў мае быць самастойная		А колькі заданняў для самастойнага выканання ў цябе?

Балонскі працэс – усяго толькі інструмент, і трэба разумець, навошта ён патрэбны. Гэта не панацэя, там таксама ёсць свае хібы.

Аднак цяпер ён – рэальны шанец рэфармаваць сістэму адукацыі, каб яна больш суадносілася з патрэбамі сучаснага грамадства. Але цяпер рэч яшчэ і ў тым, што ніякіх працэдур выключэння з Балонскага працэсу няма, і няма нават механізмаў прымусу да выканання ў межах Балонскай сістэмы.

Паводле: 34mag.net

СТЫПЕНДЫІ УРАДУ ЛІТВЫ ДЛЯ БЕЛАРУСАЎ

Урад Літвы прапануе 3 віды стыпендый для студэнтаў, магістрантаў і даследчыкаў з Беларусі:

1. Стыпенды для студэнтаў, магістрантаў і аспірантаў на кароткі тэрмін у любой сферы (мінімальная працягласць навучання – 5 месяцаў). Поўная працягласць навучаня не можа перавышаць 10 месяцаў;

2. Даследчая стыпендыя для аспірантаў (мінімальная працягласць навучання – 1 месяц). Працягласць навучання не можа перавышаць 10 месяцаў;

3. Даследчая стыпендыя для лектараў і даследчыкаў (мінімальная працягласць – 1 месяц). Поўная працягласць даследчага візіту не можа перавышаць 10 месяцаў.

Асноўныя патрабаванні для кандыдатаў:

Кандыдат павінен быць студэнтам (не выпускнога курсу і скончыць як мінімум 2 курсы), лектарам ці даследчыкам вышэйшай навучальнай установы Беларусі;

Кандыдат павінен мець афіцыйнае пацверджанне ад установы адукацыі ці даследчага інстытуту ў Літве;

Стыпендыі ўраду не могуць спалучацца з іншымі грантамі і стыпендыямі.

Фінансавыя умовы:

- Студэнты, магістранты і аспіранты будуць атрымліваць стыпендыю памерам 780 літ (прыкладна 226 еўра);
- Даследчыкі арымаюць стыпендыі памерам 1560 літ (прыкладна 452 еўра);
- Стыпендыя ўключае аплату навучання;
- Пражыванне ў інтэрнаце аплочваецца стыпендыятам самастойна.

Дэдлайн: 02.04.2012.

Форма заяўкі онлайн знаходзіцца тут: http://paraiskos.smpf.lt/registration/#topas.

Больш інфармацыі пра стыпендыю можна даведацца тут: http://www.smpf.lt/en/state_scholarships.

Паводле: adukacyja.info

СТЫПЕНДЫЯ Ў НЯМЕЧЧЫНЕ

Стыпендыя ад студэнцкага аб'яднання Copernicus для беларускіх студэнтаў на навучанне ў Нямеччыне.

Стыпендыя ўключае паўгадовае навучанне ў адным з універсітэтаў Гамбурга, Мюнхена ці Берліна, праходжанне двухмесячнай практыкі на нямецкіх прадпрыемствах або ў нямецкай арганізацыі.

Спансуецца пражыванне стыпендыятаў, медыцынская страхоўка і выдаткі на праезд, вылучаецца штомесячнае ўтрыманне. Праграма разлічана на студэнтаў, якія навучаюцца па наступных спецыяльнасцях: права, эканоміка, сацыяльныя і гуманітарныя навукі.

Дадатковая інфармацыя знаходзіцца тут:
http://www.box.com/s/g6c9n3riphkg7g82evmr
і тут: http://www.box.com/s/0evuhp8rbs8nb1f7tiio.

Copernicus e.V. – Студэнцкае аб'яднанне, якое падтрымлівае студэнтаў з Сярэдняй і Усходняй Еўропы і цэнтральнай Азіі, вылучаючы кожны навучальны семестр каля 12 стыпендый.

Паводле: ampby.org

EUROклуб ДАДАТАК ДА ІНФАРМАЦЫЙНА-АНАЛІТЫЧНАГА БЮЛЕТЭНЯ "ДЗЕДЗІЧ"

- **Заснавальнік:** ініцыятыўная група моладзі
- **Распаўсюджваецца бясплатна**
- **Падпісана ў друк** 16.01.2012 года у 18-00
- **Папера** афсетная, фармат А4, 0,5 ул.-друк. аркуша,
- **Гарнітура** Helios
- Надрукавана на памнажальнай тэхніцы сябраў рэдакцыі

Галоўны рэдактар: Дзмітрый ШЫМАНСКІ.
Рэдакцыйная калегія: Ю. Агіевіч, П. Белавус, П. Дайлід, Д. Турчаняк,
Адказны за выпуск: Стэфанія Малюта.

- **Кантактныя тэлефоны: (029) 660-57-41, (029) 724-21-16.**
- **E-mail:** dzedzich@dzedzich.org. **Інтэрнэт:** www.dzedzich.org
- Пры выкарыстанні матэрыялаў бюлетэня спасылкі на крыніцу абавязковыя
- Рэдакцыя можа не падзяляць меркаванні аўтараў і друкаваць артыкулы для далейшай палемікі
- **Наклад** 299 асобнікаў

№01(04) • СТУДЗЕНЬ 2012